

ИССЛЕДОВАНИЕ ВВЕДЕНИЯ УЧАСТКОВ ПЛАТНЫХ ДОРОГ И ВЛИЯНИЕ ИХ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В.А. Грабауров, д.т.н., профессор, К.И. Дубенок, магистрант
Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Финансирование развития транспортной инфраструктуры. «Road pricing» – механизм платы за пользование дорогами, позволяющий регулировать спрос и предложение. Механизм основан на принципе «пользователь платит». Анализ мировой практики позволяет выделить несколько основных типологически различных механизмов платы за пользование дорогами: форму платы за внешние полезные «эффекты» дорожной сети, т.е. выгоды, которые власть, общество и экономика региона или страны в целом получают по факту наличия дорог (принцип «интернализации позитивных экстерналий» дорожной сети); форму платы за непосредственное пользование дорогой, взимаемой с пользователя – собственника (эксплуататора) транспортного средства (принцип «платит получающий преимущества»).

Для оценки отношения к взиманию платы была составлена анкета (в которой приведены характеристики респондента: пол, возраст (по этому признаку в дальнейшем произведено распределение на две группы потенциальных пользователей платных автодорог – молодое и взрослое поколение), уровень дохода семьи – психологическая самооценка (не хватает на самое необходимое, хватает на самое необходимое, могу позволить что-то сверх необходимого, материальных затрат не испытываю, могу позволить многое). Далее респондентов просили указать количество автомобилей в семье (1,2,3, 4 и более), марка автомобиля, используемого респондентом, количество лет владения этой машиной. Наконец, респондента просили указать отношение к введению платных дорог, требования к ним (необходимо было ранжировать 11 параметров), отношение к возможным способам оплаты проезда и доступный размер платы за 10 км пробега, первоочередность строительства платных дорог.

Был опрошен 141 человек, из которых 78 человек (55,3%) отрицательно относятся к введению платных дорог, 35 человек (24,8%) поддержали инициативу введения платных дорог, а 28 человек (19,9%) затруднились ответить на поставленный вопрос. В разрезе возрастов видно, что среди молодого населения больше протестующих и затруднившихся ответить – таких почти 80%, тогда как взрослое население составило 70%. Что объясняется тем, что взрослое население больше осведомлено о проблеме, понимает необходимость введения платных автодорог. В проведенном исследовании установлено, что люди со стажем 5-10 лет – это активные автолюбители, больше всего поддерживают введение платных дорог, тогда как более старшее поколение со стажем более 10 лет вступают в оппозицию и в силу устоявшихся традиций, воспитания, воздействия прожитых лет в СССР считают, что дороги должны оставаться бесплатными.